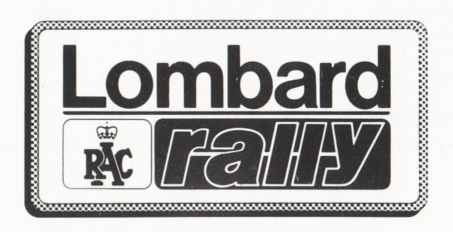


Handbuch



INHALT

Programmiert und entwickelt von Red Rat Software Ltd

Programmierer - David Worrall BSc Hons
Graphiker - Christopher Barlow
Bryan King

LOMBARD RAC RALLY – SO WIRD ES GEMACHT

EINLEITUNG

Lombard RAC Rally ist eine herausfordernde und zugleich realistische Computersimulation der gleichnamigen, weltberühmten Rally. Viel mehr als nur ein Autorennen, bietet es Stunden ungestörten Spielvergnügens sowie spannende Tests über Geschicklichkeit und Strategie des Fahrers (Spielers).

Das höchste Ziel erreichen - die Rally in der schnellsten Zeit fahren – ist nicht einfach; aber die wirkliche Rally ist auch keine Sonntagsfahrt! Nacht - und Nebelfahrten, Waldstrecken und Gebirgspässe - alles liegt auf der Strecke zum Sieg. Die Chance, Besitz zu ergreifen von einer der begehrtesten WM-Trophäen, liegt in Ihrer Hand.

SPIELZIEL

Hauptzweck des Spiels ist es, den Ford Cosworth auf Platz eins zu bringen - unter Berücksichtigung der vorgegebenen Etappenzeiten. Es gibt keine Punkte oder Strafpunkte. Fahren Sie wie der Wind, achten Sie auf die Konkurenz und kommen Sie in einem Stück an!

AUSWAHL IM HAUPTMENÜ

Nach Ablauf des Eröffnungsbildes sehen Sie das Hauptmenü. Mit dem Joystick (hoch-runter) lassen sich die Optionen ansteuern und mit dem Feuerknopf anwählen.

DIE KOMPLETTE LOMBARD RAC RALLY

Bei dieser Option müssen Sie sämtliche fünf Etappen (mit 15 Abschnitten) in der vorgegebenen Zeit absolvieren. Vorher müssen Sie jedoch Ihre Eignung zu dieser Meisterschaftsfahrt beweisen. Dazu müssen die fünf Etappen in beliebiger Reihenfolge gefahren und mindesten ein Gesamtsieg erzielt werden.

Nachdem Sie sich qualifiziert haben, dürfen Sie am eigentlichen Rallywettbewerb teilnehmen. Jede Rallyeetappe muß dann in der vorgeschriebenen Reihenfolge absolviert werden. Jede Etappenzeit wird addiert und muß zum Schluß die Bestzeit unterbieten.

ZUR QUALIFIZIERUNG

Um sich für die Lombard RAC Rally zu qualifizieren, müssen Sie sämtliche fünf Etappen mindestens einmal durchfahren und mindestens einmal einen Streckenpreis gewinnen (1., 2., oder 3. Platz).

Die Einzeletappen -zu sehen im Hauptmenü - sind:

Harrogate	-	Telford
Telford	-	Harrogate
Harrogate	-	Carlisle
Carlisle	-	Harrogate
Harrogate	-	Harrogate

Sie müssen nicht am Hauptwettbewerb teilnehmen. Sie können auch nur zum Spaß beliebig oft Einzeletappen abfahren, um Ihre Geschicklichkeit zu üben.

STRECKENABSCHNITTE

Jede der fünf Etappen der Lombard RAC Rally besteht aus drei, miteinander verbundenen Streckenabschnitten. Wird ein bestimmter Abschnitt angezeigt, zeigt die Tafel zur Rechten für diesen Abschnitt die Streckenkarte, Streckenart und Straßenzustand, die vorgeschriebene Fahrzeit, das dafür ausgeschriebene Preisgeld und die Namen der in diesem Wettbewerb erfolgreichen Piloten (mit Zeitangabe).

Einzelheiten der Streckenabschnitte lassen sich durch seitliches Kippen des Joysticks anzeigen. Die betonte Abschnittsnummer (1, 2, oder 3) oben in der Tafel benennt den gerade untersuchten Abschnitt.

Streckenabschnittsarten beziehen sich auf Standard-, Wald-oder Gebirgsstraßen.

Der Streckenzustand benennt Normal-, Nacht- oder Nebelfahrten.

SO FÄHRT MAN EINEN FORD SIERRA RS COSWORTH

Zum Lenken wird der Joystick nach rechts oder links geneigt.

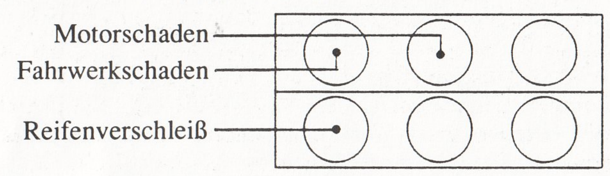
Nach vorne gedrückt, bewirkt der Joystick eine Beschleunigung, nach hinten ein Abbremsen.

Um ein höheren Gang einzulegen wird der Joystick nach vorne bewegt bei gleichzeitigem Drücken des Feuerknopfes. Zum herunterschalten gilt dasselbe, nur wird der Joystick nach hinten gezogen.

Eines der Erfolgsrezepte zur Lombard RAC Rally ist das rechtzeitige Schalten. Die Streckenabschnitte sind voller Haarnadelkurven und unerwarteter Hindernisse, sodaß der häufige Gangwechsel unter diesen Umständen wichtig wird. Es kommt auf Sekunden an!

Das Verlassen der Fahrbahn verlangsamt und beschädigt den Wagen. Das Streifen eines Hindernisses führt nur zum Tempoverlust, ein Aufprall zum Stillstand. Sie müssen den Wagen mit dem ersten Gang wieder anfahren. Beim temporeichen Aufprall muß mit dem Ende der Fahrt, oder typischer, mit erheblichem Zeitverlust gerechnet werden.

Das Instrumentenbrett über der Gangschaltung zeigt wichtige Motor, Fahrwerks – und Reifenwerte an.



Die anderen drei Anzeigen dienen sonstiger technischer Daten, die aber nur für den Co-piloten von Interesse sind.

Rechts auf dem Bildschirm sehen Sie den Tacho und den Drehzahlmesser. Damit wird das gegenwärtige Tempo bzw. die Drehzahl angezeigt.
Der Zeitnehmer in der Frontverkleidung des Cosworth zeigt die bis-

herige Gesamtzeit für die Etappe in Minuten und Sekunden. Der Zeitnehmer am Kartenhalter zeigt die eigene Zeit für den Abschnitt. Beim Abfahren der ganzen Rallystrecke gibt die Uhr in der Frontverkleidung die Mindestzeit für die Etappe vor. Wer diese nicht erreicht, scheidet aus. Sollte dies passieren, drücken Sie den Feuerknopf um zum Hauptmenü zu gelangen. Hier können Sie erneut entscheiden, was Sie machen möchen.

AB IN DIE WERKSTATT

Sie können jederzeit eine Werkstatt aufsuchen, indem Sie diese vom Hauptmenü aus anwählen oder - auf der Etappe - durch Anwählen des Buchstabens 'W'. Werkstattbesuche während der Fahrt belasten die Streckenzeit.

Vorausgesetzt, Sie haben genug Geld, können Sie beliebige Veränderungen oder Reparaturen am Cosworth vornehmen. Sie können die Werkstatt auch nur für eine Überprüfung aufsuchen. Die kostet nichts!

Jeder Schaden an Karosserie, Radaufhängung, Motor oder Reifen wird als Prozentangabe (max. 99%) neben der jeweiligen Baugruppe am rechten Bildschirmrand angezeigt. Die Reparatur kostet je Prozentpunkt £1.

Eine Reparatur wird dadurch vorgenommen, daß man den Joystick solange steuert, bis das entsprechende Bauteil aufleuchtet (ebenso die korrespondierende Anzeige rechts) und dann den Feuerknopf drückt. Ein abermaliges Drücken unterbricht ggf. die Reparatur (man muß ja nicht alles reparieren). Die Kosten werden automatisch dem eigenen Guthaben abgezogen.

Sonstige Einbauten werden durch Ansteuern der Tuning-Kiste vorgenommen. Das beleuchtete Teil wird durch den Feuerknopf angekauft und montiert (sofern Sie genug Geld haben). Die Anzeige rechts von der Tuning-Kiste zeigt die gegenwärtige Bestückung des Cosworth.

Durch Ansteuern des EXIT-Felds und Feuer verlassen Sie die Werkstatt.

Bitte beachten: Mißachtung des Wagenzustands und mangelnde Pflege kann die Leistung des Wagens mindern!

SO WIRD DAS GELD VERDIENT

Geld kann auf zweierlei Art verdient werden. Zunächst rallygemäß durch Einahme von Preisgeldern. Desweiteren durch TV-Interviews. Die Anwahl dieser Option aus dem Hauptmenü läßt Sie am RAC Rallyquiz teilnehmen.

Innerhalb von 40 Sekunden können Sie eine Reihe von Fragen zur Lombard RAC Rally beantworten. Zu jeder Frage gibt es drei Antworten; von diesen ist die Richtige mit dem Joystick anzuwählen.

Dazu zwei Nachrichten. Die Gute - für jede richrige Antwort gibt es £50. Die Schlechte - eine Falschantwort kostet £20. Wer nicht alle fünf Fragen innerhalb der Zeit beantwortet, verliert sämtliche Prämiengelder, Zum Trost: egal wie schlecht Sie beim Quiz sind, Ihr Konto sinkt nicht unter null.

Noch etwas. Sie können pro Etappe nur ein Interview geben.

ÜBER DAS ÜBEN

Das Anwählen dieser Option aus dem Hauptmenü erlaubt das ungezwugene Üben. Geld läßt sich dabei nicht verdienen!

DEMO - SO SIEHTS AUS

Wer zunächst einmal sehen möchte, wie ein Profi fährt, kann dies durch Anwählen der Demooption tun. Dies passiert auch, wenn das Spiel länger als 50 Sekunden unbeachtet bleibt. Ein Neustart erfolgt durch Joystickbetätigung.

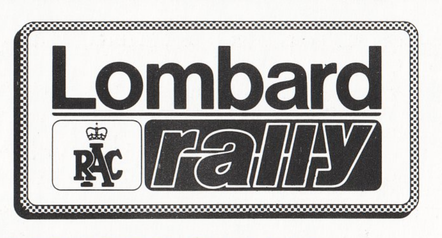
SONSTIGE EIGENSCHAFTEN

Die Leertaste hält den Spielablauf an (das kleine Ge...). Abermaliges Betätigen der Leertaste läßt den Motor wieder laufen.

Mit ESC wird augenblicklich das aktuelle Geschehen unterbrochen,

ohne die bisherigen Werte zu löschen. Sie sind dann im Hauptmenü.

Wer die Simulation vom Punkt Null beginnen möchte, kann dies mit der Menüwahl 'Neustart' tun.



GESCHICHTE DER RALLY

Der Vergleich zwischen der ersten Veranstaltung und der heutigen Lombard RAC Rally ist bemerkenswert. Obwohl nun ein Hauptereignis in der unbestreitbar härtesten Autodisziplin, begann die Rally als gemütliches Durcheinader in der englischen Landschaft.

Die englische Wirtschaft befand sich 1931 im Notstand. Um die Zahlungsbilanz zu entlasten, beschloß man eine Alternative zur berühmten Monte Carlo Rally zu schaffen und dabei Gelder ins Land zu lenken. Zugleich würde das Publikum auf die englischen Seebäder aufmerksam gemacht.

DIE TORQUAY RALLY

Als Ergebnis einer nachträglich bedeutsamen Entscheidung fand die erste Rally im März 1932 statt. Da Torquay als Zielort gewählt wurde, wurde sie offiziell als Torquay Rally benannt. Die Teilnehmer starteten ihre 1000-Meilen Fahrt von Bath, Buxton, Edinburgh, Harrogate, Leamington, London, Newcastle und Norwich aus.

Entscheidend für die Streckenwahl war, das jeder das Ziel Torquay erreichen und erst dort ein Sieger durch mehrere Tests ermittelt werden sollte. Von den 341 Teilnehmern, unter denen sich Adlige des Herrscherhauses, aber auch richtige Rennfahrer befanden, erreichten 312 das Ziel. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag zwischen 22 und 25 Meilen pro Stunde.

Es gab keine Übernachtungspausen, so daß zu einem Opfer auch ein Fahrer gehörte, der beim Fahren einschlief und gegen einen Telegraphenmasten fuhr. Ein anderer überschlug sich auf dem wenigen

Eis unterwegs, ein weiterer war so geschickt, nur 8 Meilen nach dem Start ein Pferd zu rammen.

DEM LANGSAMSTEN DEN SIEG

Der erste der drei Auswahltests bestand darin, daß der Fahrer im höchsten Gang 100 Yards über die Torquay Promenade fahren musste - und zwar so langsam wie möglich! Darauf folgte ein Beschleunigungstest, wo am Ende die Bremsdistanz gemessen wurde. Eine komplizierte Formel zur Gleichstellung aller Fahrzeuge hatte zur grotesken Folge, daß der langsamste Fahrer im ersten Test die besten Werte erhielt. Der Sieger dieses bizarren Wettbewerbs, Oberst Loughborough mit einem Lanchester und 0,66 Meilen/Stunde, wurde zugleich Gesamtsieger dieser ersten RAC RAlly in der Motorgeschichte.

DIE RALLY GEHT WEITER

Mit einigen Veränderungen wurde die Rally jedes Jahr bis 1939 veranstaltet, um dann erst nach Beendigung des 2. Weltkriegs, 1951 mit der Verleihung des internationalen Status fortgeführt zu werden. Bournemouth wurde als Zielort ausgewählt, mit Brighton, Cheltenham, Harrogate und Skegness als den vier Ausgangspunkten. Nun wurden während des gesamten Streckenverlaufs Tests veranstaltet. Sämtliche Strecken führten über Silverstone, wo der Schlußtest das Einhalten einer Mindestgeschwindigkeit je Wagenklasse auf der Rundstrecke vorschrieb.

Ford drückte der '54er Rally ihren Stempel auf. Sie gewannen den Markenwettbewerb und ein Ford Zephyr erreichte Platz drei im Gesamtklassement. Anläßlich der Suezkrise und der verhängten Benzinrationierung fiel die '57er Rally aus.

Im Folgejahr unternahm der RAC jede Anstrengung, um eine höhere ausländische Beteiligung zu erzielen. Die Betonung lag nicht so sehr auf Orientierung, sondern auf Geschwindigkeit; weiterhin sollte ein Startpunkt in Le Touquet, Frankreich, liegen. Da sich jedoch nur ein 'Ausländer' - ein Brite wohnhaft in Schweden - meldete, wurde dieser Startort gestrichen.

TECHNISCHE DATEN DES FORD SIERRA RS COSWORTH

MOTOR

Zylinder	4, in Reihe
Lagerung	vorne, längs
Volumen	1933cc (x1,4 = 2790,2cc)
Bohrung, Hub	90,8 x 76,95mm
Verdichtung	12:1
Ventile	16-Ventile/DOHC
Einspritzung	Weber Magnet Marelli
Turbolader	Garret T3
Drehzahl/max.	6500
Drehzahl/opt.	4500

ANTRIEB

Getriebe	5-Gang Gelrag
Art	Heckantrieb
Kupplung/Diff.	Einscheibenkupplung/Viskosediff.

CHASSIS

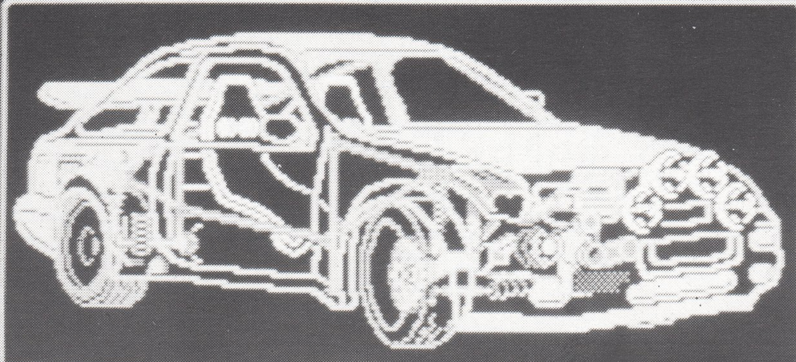
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit Servo
Frontaufhängung	McPherson
Hinterradaufh	Schräglenker
Felgengröße	5,0 - 8,75 x 16Zoll
Reifen	Pirelli
Vorderbremsen	315 x 32mm Scheibenbremse, bel.
Heckbremsen	285 x 28mm Scheibenbremse, bel.

ABMESSUNGEN

Gesamtlänge	4460mm
größte Breite	1920mm
Höhe	1359mm
Radstand	2609mm

Werkstatt


COSWORTH




BARGELD: £330

TEILE VERFUGBAR:


2.0L
Double
Over-Head
Cam

AUSTATTUNG
REIFEN:.....STRASSE
MOTOR:.....STANDARD
SUSPENSION:...HART
ANTRIEB:.........HECK

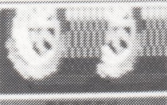



10% £17




MOTOR


00% £000




£80

FORD TRIUMPHIERT

Durch Verlegung des Termins auf November und mittels einer wahrhaft herausfordernden Streckenführung meldeten sich 1959 insgesamt 16 Ausländer, darunter der Monte Carlo Sieger. Die Strecke führte die Teilnehmer von Wales ins schottische Hochland und zurück, um am Crystal Palace, London zu terminieren. Unwetter in Schottland mit Schnee, Überflutungen und Nebel führten beinahe zum Abbruch der Veranstaltung.

Für Ford wurde es dennoch zum Triumph. Sie gewannen nicht nur den Markenwettbewerb, sondern auch den ersten Platz in der Einzelwertung. Ford sollte auch den Mannschaftswettbewerb der Jahre 63 und 64 gewinnen, sowie in den aufeinander folgenden Jahren 1977-1979. Ein Hat Trick bislang ohne Nachahmer. Insgesamt gewann Ford den Mannschaftswettbewerb öfter als jede andere Gesellschaft.

TULPEN AUS HOLLAND

1960 ging der Trend weg von den öffentlichen Straßen hin zu Privatwegen und mit weniger Orientierungsaufgaben. Die Teilnehmer verfügten über ein sogenanntes Gebetbuch. In England übernahm man den Begriff 'Tulip Book' in Anlehnung an den Ursprung aus der Tulpenrally, Holland. Das Gebetbuch gibt eine genaue Streckenbeschreibung mit Hilfe von Zeichen und Symbolen unter Angabe der Distanz vom letzten Kontrollpunkt.

An vierter Stelle plazierte sich 1963 ein BMC Mini-Cooper mit Paddy Hopkirk am Lenker. Dies war der Beginn des Siegeszuges für den Mini.

1964 bewies Ford nochmals seine Anwesenheit durch einen dritten Platz für einen Ford Cortina. 1965 führten jedoch die BMC-Autos von Anfang bis Ende. Die Rally wurde von dem Finnen Rauno Aaltonen auf einem Mini-Cooper-S gewonnen. Auch 1966 dominierten die Minis, diesmal konterte Ford jedoch mit einem Lotus-Cortina auf dem ersten Platz. Weitere Besonderheiten dieser Rally war das Erscheinen eines Lancia und die Teilnahme zweier Grand Prix Fahrer, Graham Hill und Jim Clark.

HARTE ZEITEN

Der Ausbruch der Maul- und Klauenseuche 1967 führte zur Absage der Rally, aber 1968 war Ford abermals auf dem Plan mit einem dritten Platz für den Escort. Verheerende Zustände führten fast zum Abbruch der '71er Rally mit Schnee und Eis auf den Straßen. In einem Fall hatten die Fahrer derart ihre Orientierung verloren, daß sie in Richtung Start fuhren!

Im Vergleich war die Rally 1972 ein Riesenerfolg. Dank guter Zentralaufsicht, einer kompakteren Strecke (1,800 Meilen mit 72 Abschnitten) und gutem Wetter klappte alles. Überraschungssieger über den Vorjahressieger (Stig Blomqvist auf Saab) waren Roger Clark und Tony Mason auf Ford Escort. Dies war der Erste von acht aufeinanderfolgenden Siegen für Ford in der RAC Rally, davon ge wannen alleine Timo Makinen und Henry Liddon drei (1973-1975).

DER NAMENSWECHSEL

Bis 1974 hatte sich die RAC Rally einen festen Platz unter den großen Rallynamen erobert. In Folge einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Lombard Gruppe wurde die Veranstaltung umbenannt zur Lombard RAC Rally.

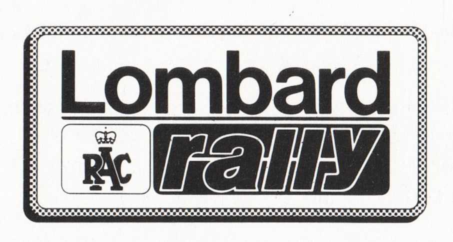
Im Jahre 1980 wurde Fords Siegesserie durch den ersten Platz für Henri Toivenen und Paul White in einem Talbot Sunbeam-Lotus beendet. Die drei nächsten Jahre sollten durch das Auftreten einer neuen Klasse von Superautos beherrscht werden; dem Turboallrad Audi Quattro! Gesteuert von Hannu Mikkola/Arne Hertz in den Jahren 81-82 und StigBlomqvist/Björn Cederberg 1983, übertraf der Quattro alle Rallyerwartungen und veränderte somit das Gesicht von WM-Rallyläufen. Dennoch erreichte Ford 1980 den zweiten Platz und gewann 1981 den Damenpreis - das achtemal für Ford.

VON SUPERLATIV ZU SUPERLATIV

In den letzten vier Jahren hat sich das Bild abermals gewandelt. Nun waren zwei weitere Autos an der Reihe, Rallyehren zu genießen. Die Jahre 1984 und 1986 sahen einen Peugeot 205, 1984 und 1987 einen

Lancia Delta mit dem Siegeskranz. 1985 sah einen weiteren Debütanten: der Austin Rover Metro erzielte Platz drei.

Was die Zukunft bringt weiß niemand. Ford hat auf jedenfall seinen unauslöschbaren Eindruck in der Geschichte dieser Rally hinterlassen und wird es bestimmt weiterhin tun. Noch bestimmter ist das zukünftige Interesse der Rallywelt an der Lombard RAC Rally.



BISHERIGE SIEGER

Die erste Rally fand 1932 statt. Bis zum Jahre 1937 gab es nur Klassensieger, darnach auch Gesamtsieger.

Jahr	Sieger	Auto
1937	Jack Harrop	SS Jaguar 2.5 litre
1938	Jack Harrop	SS Jaguar 2.5 litre
1939	A F P Fane	Frazer-Nash BMW 328
1940 bis 1950	keine Rally	
1951	Ian Appleyard/Pat Appleyard	Jaguar XK120
1952	Godfrey Imhof/Mrs B Frayling	Allard-Cadillac J2
1953	Ian Appleyard/Pat Appleyard	Jaguar XK120
1954	John Wallwork/J H Brooks	Triumph TR2
1955	Jimmy Ray/Brian Horrocks	Standard 10
1956	Lyndon Sims/R Jones/A Ambrose	Aston Martin DB2
1957	keine Rally	
1958	Peter Harper/Dr E W Deane	Sunbeam Rapier
1959	Gerald Burgess/Sam Croft-Pearson	Ford Zephyr
1960	Erik Carlsson/Stuart Turner	Saab 96
1961	Erik Carlsson/John Brown	Saab 96
1962	Erik Carlsson/David Stone	Saab 96
1963	Tom Trana/S Lindstrom	Volvo PV544
1964	Tom Trana/Gunnar Thermanius	Volvo PV544

1965	Rauno Aaltonen/Tony Ambrose	Mini-Cooper S
1966	Bengt Soderstrom/Gunnar Palm	Ford Cortina-Lotus
1967	keine Rally	
1968	Simo Lampinen/John Davenport	Saab V4
1969	Harry Kalstrom/Gunnar Haggbom	Lancia Fulvia HF
1970	Harry Kalstrom/Gunnar Haggbom	Lancia Fulvia HF
1971	Stig Blomqvist/Arne Hertz	Saab V4
1972	Roger Clark/Tony Mason	Ford Escort RS1600
1973	Timo Makinen/Henry Liddon	Ford Escort RS1600
1974	Timo Makinen/Henry Liddon	Ford Escort RS1600
1975	Timo Makinen/Henry Liddon	Ford Escort RS1800
1976	Roger Clark/Stuart Pegg	Ford Escort RS1800
1977	Bjorn Waldegard/Hans Thorszelius	Ford Escort RS
1978	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Ford Escort RS
1979	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Ford Escort RS
1980	Henri Toivonen/Paul White	Talbot Sunbeam-Lotus
1981	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Audi Quattro
1982	Hannu Mikkola/Arne Hertz	Audi Quattro
1983	Stig Blomqvist/Björn Cederberg	Audi Quattro
1984	Ari Vatanen/Terry Harryman	Peugeot 205 T16
1985	Henri Toivonen/Neil Wilson	Lancia Delta S4
1986	Timo Salonen/Seppo Harjanne	Peugeot 205 T16 E2
1987	Juha Kankkunen/Juha Piironen	Lancia Delta

DIE WICHTIGSTEN DER OFFIZIELLEN LOMBARD RAC RALLY REGELN

1. GÜLTIGKEIT

Die Veranstaltung gilt als Qualifikationsfahrt für:

die FIA Rally Markenweltmeisterschaft
die FIA Rally WM der Fahrer
die Drei Kronen Meisterschaft

2. BESCHREIBUNG

Die Streckenlänge beträgt einschließlich der Sonderstrecken (560km) in etwa 2,700km.

3. STRECKENERKUNDUNGEN

Das Üben auf der Strecke, das Erkunden besonderer Abschnitte oder die Beschaffung von Streckenbeschreibung zu den Sonderfahrten sind strikt verboten. Erlaubt ist das Üben lediglich zu festgelegten Zeiten unter den Bedingungen:

a) das Abfahren der Strecke mit max. 40kmh
b) keine Rallyfahrzeuge

4. ZUGELASSENE TEILNEHMER

Jede Person mit einer gültigen internationalen FIA Lizenz.

5. TEILNAHMEGEBÜHREN

a) bei zusätzlicher Werbung durch den Veranstalter:
(i) bei Anmeldung 3 Wochen vor Anmeldeschluß 640 Pfund
(ii) bei Anmeldung 1 Woche vor Anmeldeschluß 950 Pfund
(iii) zum Anmeldeschluß 1,250 Pfund

b) ohne Werbung durch den Veranstalter: den zweifachen Betrag von a (i) - a (iii).

6. ZEITKARTEN

a) Jede Mannschaft erhält ein Buch mit den Zeitkarten auf der die

Fahrtzeiten zwischen Zeitkontrollen verzeichnet werden.

b)Jede Mannschaft ist verantwortlich für die Vorlage der Zeitkarten an den Kontrollpunkten und deren Richtigkeit.

c)Das Fehlen einer offiziellen Markierung nur einer Kontrollstelle oder das Auslassen einer Kontrollstelle führt zur Disqualifikation.

7. VERKEHRSREGELN

Die Teilnehmer müssen während der gesamten Rally die Verkehrsvorschriften des Vereiningten Königreichs beachten. Die Teilnehmer werden sich immer so benehmen, das der Veranstalter weder diskreditiert, noch die öffentiliche Meinung aufgebracht wird.

8. REPARATUREN

Reparaturen und Betanken sind jederzeit erlaubt.

9.WERBUNG

Teilnehmer dürfen beliebige Werbung anbringen sofern:

a) Diese durch nationale Gesetze und den Teilnahmebedingungen für Rally WM sanktioniert sind.
b) Diese nicht anstößig ist.
c) Der Platz für die Nummernschilder und der Rallynummer frei bleibt.
d) Die Sicht der Fahrer nicht behindert wird.

10. SONDERSTRECKEN

Es ist den Mannschaften unter Androhung des Ausschlusses verboten, die Strecke in der falschen Richtung zu befahren.

DANKSAGUNG

Dieses Spiel wäre ohne Rat und Tat folgender Gesellschaften nicht möglich gewesen:

Lombard	Für die freundliche Nutzung des Namens
RAC	Technische Unterstützung und Erprobung
Ford (Sportabteilung)	Technische Unterstützung und Nutzung der Namen Ford und Cosworth



Europa House, Adlington Park,
Adlington, Macclesfield SK10 4NP